RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

La Lettre n° 4 - mai 2007

Tours-Angoulême

EDITO

Une étape décisive pour la réalisation de la LGV SEA

Le développement du réseau à grande vitesse dans le sud-ouest prévoit un ensemble cohérent de trois branches, Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, qui constitue un élément majeur de la construction du réseau ferré européen.

©RFF

En approuvant le 16 avril dernier l'avant-projet de la section Tours-Angoulême de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA), le ministre des Transports a permis de franchir une étape décisive pour la réalisation de ce grand projet d'aménagement des territoires. La concertation et les consultations que nous avons menées avec les élus, les acteurs économiques, les services de l'État et les associations, ont amélioré l'insertion du projet de façon significative. Nous devons maintenant préparer l'enquête publique, qui se déroulera au second semestre de 2007, en vue d'obtenir la déclaration d'utilité publique en 2008.

Pour réaliser le projet de LGV SEA (Tours-Bordeaux) dans les meilleurs délais et les meilleures conditions et afin d'alléger la charge qui pèse sur les finances publiques, le projet sera réalisé en concession. Un groupement concessionnaire sera désigné en 2008; il aura les droits, mais aussi les devoirs d'un maître d'ouvrage; il devra en particulier respecter l'ensemble des engagements de l'État en matière d'insertion environnementale, et les mêmes règles de sécurité que celles qui s'imposent aux lignes réalisées directement par RFF.

La réalisation de la LGV SEA revêt une dimension stratégique. Je ne doute pas que, dans l'intérêt du plus grand nombre et dans le respect de nos engagements, nous parvenions à respecter ces échéances.

Hubert du Mesnil,
président de RFF

© P. Giraud TPS/RFF

Décision ministérielle

RFF prépare l'enquête publique

Le 16 avril 2007, Dominique Perben, ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, a approuvé les études d'avant-projet sommaire et demandé à RFF de préparer l'enquête publique de la section Tours-Angoulême de la LGV Sud Europe Atlantique pour le second semestre 2007.

Soulignant que les concertations et consultation menées ont fait évoluer le projet de façon positive, le ministre a retenu neuf des dix variantes proposées par RFF dans le dossier remis en janvier 2007. Il a par ailleurs demandé à RFF de prendre en compte trois nouvelles options sur le tracé et de rechercher des améliorations dans dix communes. En outre, il demande que RFF apporte un soin particulier aux mesures d'accompagnement du projet.

De nouvelles améliorations à rechercher

Pour un ensemble de communes (Veigné, Sepmes, Maillé, Marigny-Brizay, Jaunay-Clan, Chasseneuil-du-Poitou, Migné-Auxances, Biard, Vouneuil-sous-Biard, Fontaine-le-Comte, Colombiers et Sauzé-Vaussais) et sans que ne soit remis en cause le parti pris général d'aménagement, RFF devra apporter des compléments aux études d'avant-projet sommaire tenant compte des préconisations ministérielles*.

RFF doit ainsi modifier les caractéristiques du tracé sur trois sites. D'abord, le franchissement de la vallée de la Manse sera réalisé en totalité en viaduc, dont la longueur sera doublée et portée à 130 m. Ensuite, à Maillé, le ministre a demandé à RFF de poursuivre les efforts pour assurer l'intégration paysagère du projet

2 Actus
- Financement : le plan se précise
- Mise en concession : RFF, garant de la bonne exécution du contrat
- Une nouvelle équipe à Poitiers

4 Le point sur...
- Les évolutions du tracé

6 La vie du projet
- Nouvelle phase d'information
- L'enquête publique, mode d'emploi

8 La parole aux partenaires
Questions à…
Alain Debuschère et Roger Mahoudeau

8 Ailleurs
L'actualité des autres projets de LGV

et de prévoir la réalisation d'une tranchée couverte paysagée d'une centaine de mètres. Enfin, à la suite d'études complémentaires demandées par le ministre, la base de travaux prévue à Maillé et Nouâtre sera déplacée le long de la LGV entre la RD 109 et le pont de la Vienne.
À Marigny-Brizay les remblais de part et d'autre du coteau de l'Âne Vert seront significativement abaissés grâce à une adaptation du profil de la voie, et le coteau sera reconstitué visuellement par une tranchée couverte paysagée au niveau de la RD21.
RFF va donc s'assurer que les principes d'aménagement demandés par le ministre sont retranscrits dans le dossier d'enquête qui sera porté à la connaissance du public. Après la déclaration d'utilité publique du projet, qui pourrait être prononcée au second semestre 2008, ces améliorations seront transférées dans le cahier des charges remis au concessionnaire. Elles feront ensuite l'objet d'études dites « détaillées » menées par ce dernier.

Soigner les mesures d'accompagnement

RFF veillera aux mesures d'accompagnement du projet, conformément aux demandes du ministre des Transports :
• Les routes départementales et communales seront systématiquement rétablies sauf accord local.
• Un soin particulier sera apporté aux mesures de protection acoustique définies conformément à la réglementation en vigueur. RFF cherchera à utiliser les excédents de matériaux pour réaliser des merlons paysagers qui amélioreront l'insertion paysagère et acoustique de la future infrastructure.
• RFF étudiera, avec les collectivités territoriales et les SAFER, la mise au point d'un dispositif permettant de constituer des réserves foncières afin de préparer la recomposition des parcelles agricoles impactées par le projet.
• En région Poitou-Charentes, la création d'un établissement public foncier d'État, qui recevra comme mission prioritaire l'accompagnement foncier de la LGV, pourrait apporter des réponses aux attentes d'acquisitions dans l'emprise du projet ou au-delà.
• Le ministre demande au préfet de région Poitou-Charentes d'étudier les modalités de création d'un fonds de solidarité territorial, qui servira à financer des mesures permettant d'améliorer l'insertion du tracé.
•Enfin, le ministre confie à Michel Barbier, ingénieur général des Ponts et Chaussées, la conduite d'une mission visant à préparer une convention garantissant les dessertes des gares de Châtellerault, du Futuroscope, de Poitiers et d'Angoulême. Les résultats seront présentés au moment de l'enquête publique.

L'enquête en fin d'année

RFF saisira, avant l'été, le préfet de la Vienne en charge de la préparation et de la mise en œuvre de l'enquête publique. Une commission d'enquête sera nommée par le tribunal administratif de Poitiers *(cf. détail de la procédure, page 7)*. L'enquête publique se déroulera dans le courant du dernier trimestre de l'année 2007. ||

** Pour prendre connaissance du tracé approuvé et du contenu de la décision ministérielle, consulter le site internet : wwww.lgvsudeuropeatlantique.org*

// L'insertion de la ligne dans son environnement, une préoccupation constante.

©Jean-d'Angelo/RFF

EN BREF

La finalisation de l'avant-projet sommaire (avril 2006-juin 2007)

La décision ministérielle clôt les études lancées en fin d'année 2003. Celles-ci ont, notamment, permis de positionner le tracé de 182 km de long à l'intérieur du fuseau d'étude de 1 000 m décidé en 2002, d'en préciser les principales caractéristiques (profil en long, caractéristiques des ouvrages d'arts…) et de définir les principes de réalisation de certains aménagements liés à l'environnement (rétablissements de voiries, hydrauliques, paysagement…). Depuis la fin de la consultation, conduite auprès des acteurs locaux par les préfets entre avril et juin 2006, jusqu'à l'enquête publique, prévue pour la fin de l'année 2007, le projet a été et sera encore modifié. Trois grandes étapes marquent cette évolution.

• De juin à décembre 2006, la production du dossier d'avant-projet sommaire. À l'issue de la consultation et après analyse des avis, RFF a étudié 19 nouvelles variantes et en a proposé 10 dans le dossier d'avant-projet sommaire remis au ministre des Transports en janvier 2007 :
- Sorigny, optimisation et décalage du tracé ;
- Nouâtre/La-Celle-Saint-Avant, déplacement vers le sud de la base travaux ;
- Colombiers/Marigny-Brizay, optimisation du profil en long ;
- Migné-Auxances, modification du profil en long sur la RN 147 ;
- Vouneuil-sous-Biard, optimisation du profil en long ;
- Fontaine-le-Comte, réservation des emprises pour l'implantation potentielle d'une base de maintenance ou d'équipements ferroviaires ;
- Coulombiers, optimisation du raccordement nord-ouest de la ligne existante ;
- Marçay, optimisation du profil en long ;
- Rom, abaissement du profil en long et déplacement de la sous-station électrique ;
- Charmé-Juillé-Luxé, abaissement du profil en long.

• De janvier à avril 2007, l'instruction et la décision ministérielles. Ayant pris connaissance du dossier transmis par RFF en janvier, le ministre des Transports a confirmé neuf des dix variantes proposées par RFF, lui a demandé de retenir trois nouvelles options et de rechercher des améliorations dans dix communes *(cf. article ci-dessus)*.

• De mai à juin 2007, la mise en œuvre de la décision ministérielle. Pour finaliser le dossier qui sera soumis à l'enquête, RFF va modifier l'avant-projet sommaire en tenant compte des demandes du ministre.

Financement
Le plan se précise

C'est une étape décisive pour le projet qui a été franchie le 25 janvier, lors de la réunion du ministre des Transports, Dominique Perben, avec les régions concernées par la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux). Une déclaration d'intention a été signée par le ministre, les trois régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Poitou-Charentes et Réseau ferré de France. Elle confirme les prochaines étapes du calendrier du projet et précise les principes selon lesquels les discussions sur le plan de financement vont se poursuivre, notamment la répartition entre les collectivités locales partenaires. Le coût du projet est évalué à environ 5 milliards d'euros (valeur janvier 2006). Une fois l'offre du concessionnaire retenue, les contributions publiques, estimées à 50 % du besoin de financement, seront apportées par l'État et les collectivités locales, sur la base d'un partage à parts égales et déduction faite des contributions de l'Union européenne. Ces dernières ont été sollicitées à hauteur de 8 % du coût du projet. ||

Mise en concession
RFF, garant de la bonne exécution du contrat

La mise en concession de la LGV SEA est désormais sur les rails. Le Conseil des ministres du 28 février 2007 a été l'occasion, pour le ministre des Transports, d'annoncer le lancement par RFF de l'avis d'appel public à la concurrence pour la mise en concession de la LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux. C'est à l'issue de cette mise en concurrence européenne que, au deuxième semestre 2008, le concessionnaire sera désigné. Celui-ci sera chargé de financer, de concevoir, de construire, d'assurer la maintenance et d'exploiter la ligne à grande vitesse. En contrepartie, il percevra une rémunération sous la forme de péages versés par les entreprises ferroviaires utilisatrices de l'infrastructure.
Rappelons que c'est lors du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 14 octobre 2005, que le Gouvernement a décidé de réaliser la LGV SEA dans le cadre d'une délégation de service public sous la forme d'une concession. Tirant parti des capacités d'innovation et de créativité du secteur privé, ce mode de contractualisation doit entraîner une réelle accélération de la réalisation du projet, tout en permettant un allégement significatif de la contribution financière publique.
Jusqu'à l'entrée en vigueur du contrat, RFF pilote le projet et est l'interlocuteur privilégié des collectivités locales, des associations et des riverains concernés. Après signature du contrat de concession, c'est le concessionnaire qui prendra en charge les études et la réalisation du projet. RFF, autorité concédante, s'assurera que l'ensemble des engagements pris à l'issue des enquêtes publiques menées pour les deux phases du projet, notamment sur les mesures de protection acoustique et d'intégration paysagère, seront respectés dans leur intégralité par le concessionnaire. ||

– LE CHIFFRE –

Consultation : 192 avis recueillis

• Sur les 375 acteurs consultés, entre avril et juin 2006, 192 acteurs ont transmis un avis, soit pas moins de 1 800 observations sur le projet. Une importante mobilisation des communes et groupements de communes (42 % des observations), des associations (22 %) et des services de l'État (16,5 %).
• Minutieusement recensées et analysées, ces observations font émerger des préoccupations diverses. La problématique environnementale arrive largement en tête (57 % des observations), devançant les questions d'ordre plus technique (36 %), puis les interrogations de nature socio-économique (7 %).
• Le bilan de cette consultation sera présenté dans le dossier support de l'enquête publique.

Poitiers : la nouvelle équipe territoriale

Une équipe largement renouvelée de responsables territoriaux implantés à Poitiers sillonne les départements concernés par le projet. Ils sont le relais des acteurs locaux pour que le projet s'inscrive durablement dans des perspectives partagées de développement des territoires.

DR

Rodolphe Foucaud est responsable territorial sur le secteur sud (sud Vienne, Deux-Sèvres et Charente) depuis novembre 2003, et il assume la responsabilité de chef de pôle depuis l'automne 2006. Ancien chargé de mission de développement économique, il est au fait des problématiques de montage de projet et assure un suivi permanent des relations avec le public dans un souci de proximité. *« La mission des prochains mois ? Se mobiliser autour et pour la réussite de l'enquête publique. »*

DR

Myriam Lambert est responsable territoriale sur le secteur nord (Indre-et-Loire, nord Vienne) depuis fin octobre 2006. Elle achève actuellement son tour de piste des présentations auprès des élus des 20 communes d'Indre-et-Loire et 9 communes de Vienne. Sa première mission : *« Créer une vraie relation de confiance, faire le point sur la situation, répondre aux attentes. »*
Par son parcours professionnel aux côtés des élus, elle a développé sa capacité d'écoute et son sens de la gestion des projets partenariaux.

DR

Michel Fioleau est responsable territorial sur le secteur centre (Poitiers et ses environs). Depuis juin 2006, il fait le lien entre le projet et le terrain (partenaires, élus, associations, riverains…). L'objectif de ce spécialiste des grands travaux est *« d'être sans cesse plus proche des partenaires, dans un souci permanent de respect du cadre de vie ».*

Les modifications du tracé
(de mars 2005 à avril 2007)

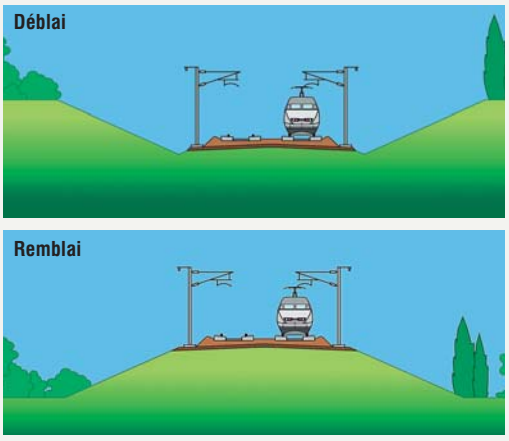
Depuis le lancement de la concertation en mars 2005, jusqu'à la décision ministérielle du 16 avril dernier, le projet a évolué en prenant en compte les demandes d'ajustement qui ont été exprimées par les acteurs locaux et qui ont été soumises à un processus d'étude rigoureux. Au total, 27 modifications ont été apportées au tracé initial : 15 en phase de concertation (mars 2005 - mars 2006), 9 en phase de consultation (avril-juin 2006) et 3 à l'issue de l'instruction ministérielle et de la décision ministérielle (avril 2007).

La recherche d'un projet optimisé

Profil en long et tracé en plan

• **Le profil en long** représente les variations de niveau de la LGV par rapport au terrain naturel : la ligne peut se situer en remblai, en déblai ou au niveau du terrain naturel. Du tracé initial au tracé validé par la décision ministérielle, le tracé de la LGV Tours-Angoulême a été significativement abaissé (en déblai) de manière à rendre la ligne moins visible.

• **Le tracé en plan** correspond à la LGV vue de dessus *(cf. la carte ci-contre)*. Le travail réalisé en phase d'avant-projet sommaire de la LGV Tours-Angoulême a consisté à situer un tracé à l'intérieur du fuseau d'études de 1 000 m de large. Pour éviter au maximum les zones d'habitat ou préserver les espèces naturelles protégées, le tracé a été déplacé à chaque fois que cela a été possible, en recherchant le meilleur équilibre entre les différents objectifs de limitation des effets du projet.



© D. Logerot CAPA/RFF

// La base travaux de Vadenay sur la LGV Est européenne, avant son démantèlement.

Les installations ferroviaires

En phase chantier, la logistique de la pose des voies s'organise autour de bases travaux, semblables à des gares de triage. En phase d'exploitation, l'alimentation en énergie de la LGV passe par une sous-station électrique, qui transforme le courant du réseau très haute tension en courant de traction. L'emplacement de ces équipements a été étudié en phase d'avant-projet sommaire. Les concertations menées ont permis d'ajuster les propositions initialement retenues pour préserver le cadre de vie et l'environnement naturel.

Deux-Sèvres

Dans les Deux-Sèvres, deux sites sont concernés par des modifications du tracé : Sauzé-Vaussais, suite à une demande exprimée en concertation, et Rom en phase de consultation. Ces changements entraînent deux modifications du profil en long et une modification du tracé en plan, soit 19 km de linéaire. La sous-station électrique prévue à Rom est rapprochée de la ligne à très haute tension.

Pour plus d'information sur le tracé, consulter les cartes sur www.lgvsudeuropeatlantique.org

Indre-et-Loire

Suite à six demandes émises en phase de concertation et deux demandes en phase de consultation, le projet a fait l'objet de modifications du profil en long sur cinq sites et du tracé en plan sur trois sites en Indre-et-Loire. L'ensemble de ces amendements du tracé représente 29 km de linéaire modifié. L'éventuelle sous-station électrique initialement prévue à Veigné a été déplacée à Chambray-les-Tours.
Le ministre a demandé à RFF de prendre en compte trois nouvelles variantes sur les communes de Sepmes, Maillé et Nouâtre.

Vienne

Sept demandes exprimées en phase de concertation et six en phase de consultation ont été prises en compte par RFF dans le département de la Vienne.
Les modifications du profil en long concernent dix sites et celles du tracé en plan six sites.
Elles représentent 66 km de linéaire.

Charente

Deux sites ont fait l'objet de modifications à l'issue de la phase de concertation et un site suite à la consultation dans le département de la Charente. Le profil en long est amendé en deux points et le tracé en plan en un point. La base travaux prévue à Villognon a été déplacée. L'ensemble de ces modifications correspond à 21 km de linéaire.

LGV Atlantique
TOURS
CHAMBRAY-LES-TOURS
VEIGNÉ
SORIGNY
L'Indre
INDRE-ET-LOIRE
La Vienne
STE-CATHERINE-DE-FIERBOIS
MAILLÉ
SEPMES
NOUÂTRE/MAILLÉ
SCORBE-CLAIRVAUX
MARIGNY-BRIZAY
JAUNAY-CLAN/CHASSENEUIL-DU-POITOU
MIGNÉ-AUXANCES/POITERS-BIARD
VOUNEUIL-SOUS-BIARD
FONTAINE-LE-COMTE
POITIERS
A 10
COULOMBIERS
MARCAY
MARIGNY-CHEMEREAU
VIENNE
ROM
DEUX-SÈVRES
CHAUNAY/VANZAY
La Charente
SAUZÉ-VAUSSAIS/LONDIGNY
COURCOME
CHARMÉ/JUILLÉ/LUXÉ
VILLOGNON
CHARENTE
LGV SEA
Angoulême - Bordeaux
ANGOULÊME

Tracé
Voie ferrée
Autoroute
Modification de l'emplacement de la sous-station électrique
Modification de l'emplacement de la base travaux
Modification du tracé en plan
Modification du profil en long
Modification de l'ouvrage d'art

Dialogue et pédagogie, maîtres mots de la nouvelle phase d'information

L'enquête publique sur le projet se tiendra à la fin de l'année. D'ici là, RFF présentera et expliquera ce qu'implique la décision ministérielle pour la poursuite du projet. C'est le début d'une nouvelle période d'information pour tous les publics concernés par le projet.

Avant de participer à l'enquête publique, les élus locaux, les riverains et les associations doivent connaître les dernières évolutions du projet. C'est pourquoi les équipes de RFF ont mis en place un programme de concertation et d'information auprès des communes concernées, qui se déroulera jusqu'à cet été.

Une campagne d'information sera proposée au public de mi-juin à mi-juillet. Elle permettra de compléter les réponses apportées aux trois principales préoccupations recensées dans le cadre de la consultation de l'avant-projet sommaire : l'acoustique, le paysage et le rétablissement des communications.

RFF a choisi de présenter des réalisations existantes, en organisant des visites de la LGV Atlantique *(voir encadré)*. Car pour apprécier le bénéfice apporté par une protection acoustique, quoi de plus parlant que de se poster derrière un merlon et de mesurer le bruit produit par le passage du TGV ? Ou encore, pour visualiser l'effet d'un traitement paysager, d'en découvrir un exemple, commenté par un paysagiste, aux abords d'une ligne ? Les visites de ligne seront ainsi l'occasion d'aborder concrètement ces questions de fond, avec l'appui des techniciens spécialisés, mais également, le cas échéant, avec le témoignage des acteurs locaux concernés par la ligne.

En complément de ce dispositif, une exposition présentant les enjeux et les caractéristiques du projet par territoires circulera dans les communes concernées. ||

Visiter une LGV en service

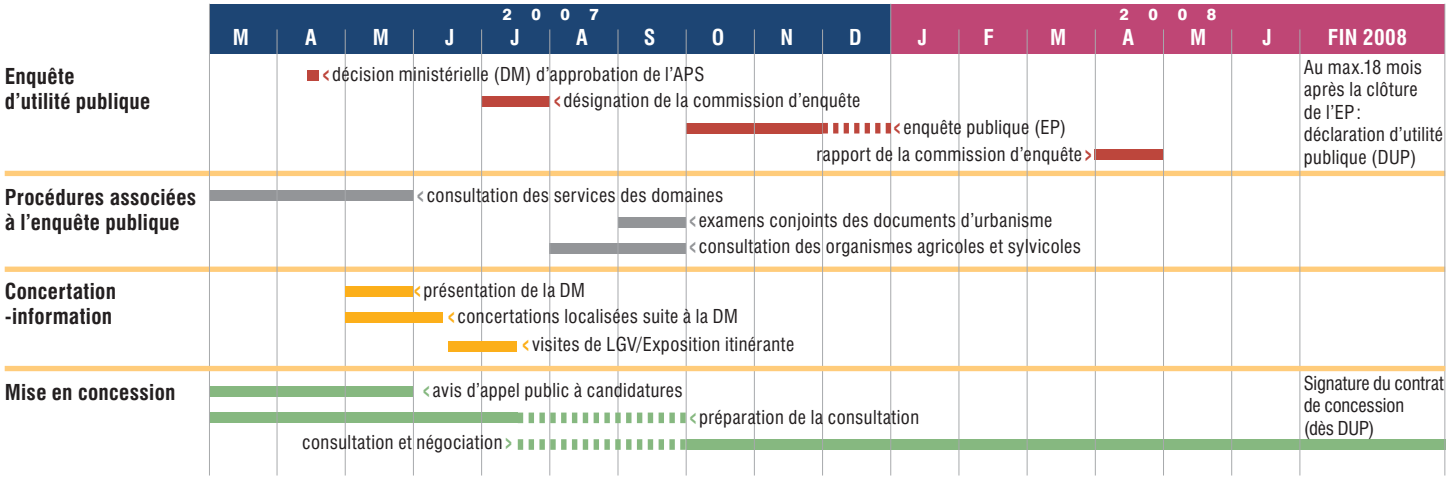
© P. Frayssex/RFF

17 ans après la mise en service de la **LGV Atlantique** (Paris-Tours), les visiteurs pourront constater les résultats du traitement paysager de la ligne et mesurer l'impact acoustique et vibratoire des trains sur différents sites : en déblais, en remblais, aux abords d'habitations, protégées ou non par un merlon ou un mur antibruit. Quatre déplacements d'une trentaine de personnes chacun sont prévus. Une façon de rendre l'information plus concrète et les échanges plus fructueux.

Les études à conduire avant l'enquête publique

RFF, avec l'expertise de bureaux d'études spécialisés, complète les études menées dans le cadre de l'APS.
Avant l'été 2007, des investigations écologiques seront conduites en complément de celles réalisées en 2006. Dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact, un autre bureau d'études pilotera tous les compléments d'analyses environnementales essentiels et assurera les investigations complémentaires nécessaires à la mise au point du projet soumis à l'enquête, notamment en matière d'architecture des grands ouvrages d'art. Enfin, seront constitués les 39 dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
En parallèle, les sondages géotechniques seront réalisés. Concrètement, ces sondages visent à mieux connaître la nature des sols pour en déduire les contraintes à prendre en compte dans les ajustements des études techniques à venir.

Le calendrier du projet


2007
M A M J J A S O N D
2008
J F M A M J
FIN 2008
Enquête d'utilité publique
décision ministérielle (DM) d'approbation de l'APS
désignation de la commission d'enquête
enquête publique (EP)
rapport de la commission d'enquête
Au max.18 mois après la clôture de l'EP : déclaration d'utilité publique (DUP)
Procédures associées à l'enquête publique
consultation des services des domaines
examens conjoints des documents d'urbanisme
consultation des organismes agricoles et sylvicoles
Concertation -information
présentation de la DM
concertations localisées suite à la DM
visites de LGV/Exposition itinérante
Mise en concession
avis d'appel public à candidatures
préparation de la consultation
consultation et négociation
Signature du contrat de concession (dès DUP)

L'enquête publique, mode d'emploi

Étape clé dans la vie d'un projet d'infrastructure, l'enquête publique marque la transition entre les études amont, qui définissent l'aménagement, et la réalisation de l'ouvrage. Elle est un préalable indispensable à la déclaration d'utilité publique et, surtout, une nouvelle occasion pour le public de s'exprimer sur le projet.

DR

Depuis la loi de 1983 relative à la démocratisation de l'enquête publique et à la protection de l'environnement, l'enquête publique vise à faire connaître le projet et à recueillir tous les avis sur les différentes dimensions du futur aménagement. Engagée par le préfet de la Vienne, coordonnateur de l'enquête, et conduite par une commission d'enquête indépendante désignée par le tribunal administratif, l'enquête publique est organisée dans les communes concernées par le projet. C'est une étape fondamentale pour le public qui sera invité à déposer un avis dans un registre mis à disposition à cet effet. Pour prendre connaissance du projet et de ses évolutions, il peut consulter le dossier d'enquête d'utilité publique disponible en mairie. Un important document qui rend compte des études menées en abordant tous les aspects du projet. Il peut aussi rencontrer les commissaires enquêteurs qui assurent des permanences à cet effet. Une fois l'enquête achevée, la commission d'enquête rédige un rapport et livre au préfet coordonnateur son avis, favorable ou non, assorti le cas échéant de réserves ou de recommandations. L'ensemble du dossier est transmis par le préfet coordonnateur au ministre chargé des Transports. Le maître d'ouvrage formule ses observations en réponse à l'avis de la commission d'enquête. Enfin, le ministre fait le bilan de la procédure et fait prononcer la déclaration d'utilité publique par décret au Conseil d'État.

Préparer l'enquête publique

Pour le projet de LGV SEA entre Tours et Angoulême, le ministre des Transports a approuvé les études d'avant-projet sommaire le 16 avril 2007 et demandé à RFF de préparer la mise à l'enquête publique, qui se déroulera au dernier trimestre de l'année 2007. RFF saisira cet été le préfet de la Vienne, coordonnateur de l'enquête publique, àpour lui demander la mise à l'enquête du projet. Selon la réglementation, l'enquête publique durera au moins un mois et au maximum deux mois (prolongeable deux semaines). D'ici là, une nouvelle consultation sera conduite auprès des services de l'État, des élus et des acteurs socio-économiques, dans le cadre des procédures décrites dans l'encadré ci-contre.

Les modalités de déroulement de l'enquête (lieux de consultation du dossier d'enquête, permanences des commissaires enquêteurs…) seront rendues publiques par un arrêté interpréfectoral et seront annoncées dans la presse. ||

Une procédure rigoureuse

Une enquête, deux objets

L'enquête publique portera conjointement sur deux questions.

• ***L'utilité publique***

Pour pouvoir procéder aux acquisitions foncières indispensables à la réalisation des travaux, le projet doit être déclaré d'utilité publique par décret ministériel après avis du Conseil d'État, conformément à la législation (codes de l'environnement et de l'expropriation). Le projet de LGV SEA entrant dans la catégorie des opérations susceptibles d'affecter l'environnement, il doit faire l'objet d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, comprenant notamment une étude d'impact.

• ***La mise en compatibilité des documents d'urbanisme***

Les futures emprises de la LGV doivent être intégrées dans les documents qui planifient et permettent l'aménagement des territoires concernés. Cette adaptation fait l'objet d'un examen conjoint sous l'égide des préfets, puis d'une enquête publique.

Les procédures associées à l'enquête publique

Préalablement au démarrage de l'enquête publique, le projet est soumis à un certain nombre de procédures indispensables :

- une consultation inter-administrative et un avis du ministère de l'Écologie et du Développement durable sur l'étude d'impact ;
- un avis de l'organisme de gestion du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine pour les communes concernées ;
- une consultation des organismes agricoles et sylvicoles ;
- une consultation du service des Domaines, de manière à obtenir leur estimation sommaire des acquisitions foncières nécessaires au projet ;
- un examen conjoint conduit par les préfets des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- une évaluation des incidences du projet sur les quatre sites Natura 2000 traversés.

Angoulême-Bordeaux

Bilan de l'enquête publique

Le ministre des Transports a approuvé l'avant-projet sommaire fin 2003. L'enquête publique s'est déroulée du 3 février au 16 mars 2005. Les travaux de réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse Angoulême-Bordeaux ont été déclarés d'utilité publique et urgents, par décret en date du 18 juillet 2006.

- **5 224 observations ont été consignées dans les registres ;**
- **la commission a délivré un avis favorable assorti de six réserves et quatre recommandations.**

Questions à... Alain Debuschère Roger Mahoudeau

©CCI de Vienne

« Ce projet nous apportera de nouvelles opportunités de coopération et de développement. »

Alain Debuschère, président de la CRCI Poitou-Charentes et de la CCI de la Vienne

©CCI de Touraine

« Plus vite cette ligne sera réalisée, mieux ce sera pour notre économie. »

Roger Mahoudeau, président de la CCI de Touraine

Selon vous, quels changements la LGV Sud Europe Atlantique pourrait-elle apporter à votre territoire ?

Alain Debuschère : Le projet de LGV SEA est intéressant pour nous si la ligne dessert bien notre région et si elle permet de gagner rapidement l'Espagne. Avec la LGV SEA, nous pourrions être à 3 h 30 ou 4 h 00 de Madrid ! Cela représente une ouverture considérable sur la péninsule Ibérique et c'est donc un vrai changement pour nous. L'axe nord ne nous apporte pas de véritable évolution, puisque la liaison est globalement bien assurée avec Paris. En revanche, nous n'avons pas d'autres moyens que de prendre l'avion pour aller vers le sud. Cela nécessite souvent un changement à Paris qui n'est pas des plus simples. Avec la LGV, l'accès sera vraiment plus facile.
Ce projet nous apportera ainsi de nouvelles opportunités en termes de coopération et de développement. Pour le Poitou-Charentes et les Picto-charentais, c'est vraiment là l'intérêt majeur de la LGV. Mais on ne veut pas se contenter de voir passer les trains.

Quel pourrait être le rôle de la CRCI vis-à-vis du projet, notamment en termes d'accompagnement de RFF ?

A. D. : Nous pouvons accompagner RFF dans le sens d'une démarche de développement économique et d'attractivité des territoires. La LGV donne un intérêt supplémentaire à nos territoires, d'une part, et nous permet de nous développer encore plus au sud, d'autre part.
Nous pouvons également jouer un rôle dans la communication élaborée sur le projet. Ce travail doit être fait en partenariat avec RFF.
Dans la mesure où RFF considère qu'il est opportun et pertinent de s'arrêter dans l'espace régional et d'emmener les Picto-charentais vers la péninsule Ibérique, nous serons prêts à promouvoir l'intérêt de ce projet. II

Quelles pourraient être, selon vous, les retombées économiques de la LGV au niveau local ?

Roger Mahoudeau : Pour Tours, l'intérêt principal de la LGV réside dans la relation avec la capitale aquitaine. En permettant de mieux nous relier à cette grande ville qu'est devenue Bordeaux, et de bénéficier ainsi de son développement économique, industriel, mais aussi touristique, le projet nous offre de nouvelles perspectives. Sur le plan touristique notamment, il y a des synergies à trouver entre Bordeaux, appréciée pour son vignoble et connue dans le monde entier, et Tours également réputée surtout pour sa dimension historique. Nous pourrions, grâce à la mise en place de circuits touristiques adaptés, attirer les voyageurs séjournant à Bordeaux pour qu'ils passent quelques jours en Touraine et visitent nos châteaux. Nous envisageons donc des retombées économiques importantes grâce à cette future proximité. Cela étant, pour que les retombées soient efficaces, il faut que la desserte de Tours le soit également.

Comment envisagez-vous le rôle de la CCI en termes d'accompagnement du projet ?

R. M. : La CCI a participé aux phases de concertation et de consultation et il faut dire que RFF a connu certaines difficultés dans les discussions. Je crois que le rôle de la CCI est d'aider et d'accompagner RFF pour qu'on ne perde pas de temps sur ce dossier. Plus vite cette ligne sera réalisée, mieux ce sera pour notre économie. Nous sommes par exemple prêts à organiser des tables-rondes en présence des élus locaux pour présenter notre vision du projet.
On dit qu'il est devenu très difficile de faire passer des autoroutes, des lignes ferroviaires… je crois que tout est possible à condition d'y mettre les moyens. On y gagne beaucoup en termes de délais. II

AILLEURS

• **LGV Bordeaux - Espagne :** dans le cadre du contrat de projet Etat-Région, RFF a programmé un milliard d'euros de travaux d'ici à 2020 sur la ligne existante Bordeaux - Irun. Le conseil d'administration de RFF vient de valider la poursuite des études pour la LGV Bordeaux - Espagne en suivant le scénario le plus à l'est des Landes, avec un tronc commun en direction de Toulouse.

• **LGV Poitiers - Limoges :** RFF a validé la poursuite des études pour la LGV Poitiers - Limoges, sur la base de l'option centrale, permettant une liaison Limoges - Paris en moins de deux heures.

• **LGV Est européenne :** cinq ans après le premier coup de pioche, l'infrastructure a été inaugurée le 15 mars en présence du ministre des Transports, Dominique Perben.
Les derniers tests sont en cours pour une mise en service prévue le 10 juin prochain.

Pour nous contacter

- **Direction Régionale Aquitaine Poitou-Charentes Mission LGV Sud Europe Atlantique**
7, A Terrasse Front du Médoc
33075 Bordeaux Cedex - France
Tél. : 33 (0) 5 56 93 54 00
- **Mission LGV Sud Europe Atlantique**
Pôle territorial de Poitiers
58, rue de la Marne - 86000 Poitiers
Tél. : 05 49 36 18 36
- **Pour en savoir plus :**
www.lgvsudeuropeatlantique.org
www.rff.fr

- **Conception, rédaction et réalisation :**
Stratis - 16 bis, av. Parmentier
75011 Paris – 01 55 25 54 54